DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 14, pokój 101, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 44). Prenumerata wynosi kwartalnie 10 zł, a dla Dyrekcyj Kolei Państwowych i Zarządów Kolei Prywatnych — 8 zł i wpłacana być może na rachunek bieżący Ministerstwa Komunikacji Nr. 4 w Centralnej Kasie Państwowej bezpośrednio, bądź za pośrednictwem P. K. O. Prenumeratę uiszczać należy najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem każdego kwartału. Cena pojedyńczego numeru zwykłego 1 zł *). Ogłoszenia przyjmuje Redakcja Dz. T. i Z. K. (adres jak wyżej, pokój 260). Cena ogłoszeń: za stronę — 200 zł, 1/2 strony — 100 zł, 1/4 strony — 50 zł, 1/8 strony — 25 zł, 1/16 strony — 15 zł, 1/32 strony — 10 zł. Ogłoszenia drobne po 25 groszy za wyraz.

Rok II. Warszawa, dnia 15 maja 1929 r. Nr. 22.

TREŚĆ:

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika.

Dział urzędowy.

A. ROZPORZĄDZENIA MINISTRA KOMUNIKACJI.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 8 maja 1929 r.

w sprawach taryfowych.

Na mocy rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 lutego 1928 r., w sprawie wydawania Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz z dnia 29 lutego 1928 r., w sprawie zmiany ustaw o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 25, poz. 213 i 214), zarządza się, co następuje:

Poz. 110. Taryfa osobowa i bagażowa polskich kolei państwowych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, część II, obowiązująca od dnia 1 listopada 1928 r., ogłoszona w Polsce — w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1928 Nr. 12 pod poz. 90 i Nr. 17 pod poz. 131 oraz z r. 1929 Nr. 7 pod poz. 12, Nr. 17 pod poz. 69 i Nr. 20 pod poz. 90, a w Gdańsku — w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Polskiego Zarządu Kolejowego w Gdańsku z r. 1928 Nr. 11 pod poz. 3 i Nr. 16 pod poz. 1, oraz z r. 1929 Nr. 5 pod poz. 22, Nr. 13 pod poz. 62 i Nr. 16 pod poz. 76.

Z dniem 1 czerwca 1929 r. w taryfie powyższej w „Postanowieniach taryfowych" wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

1) W dziale I, rozdziale B „Dopłaty za przejście do klasy wyższej lub do pociągu droższego" punkt 5 otrzymuje brzmienie następujące:

„5. Podróżny, korzystający z ulgi taryfowej, w razie przejścia do klasy wyższej lub do pociągu droższego, dopłaca różnicę między odnośną opłatą wyższą a rzeczywiście uiszczoną kwotą, o ile postanowienia odnośnej taryfy ulgowej inaczej nie stanowią".

2) W dziale I, w rozdziale C (1) „Bilety okresowe", w „Postanowieniach ogólnych":

a) punkt 3 skreśla się, a następne punkty otrzymują kolejną numerację;

b) w punkcie 4 (według nowej numeracji 3) w ustępie pierwszym słowa „(p. 5)" zmienia się na „(p. 4)", w ustępie drugim przed słowem „dyrekcji" dodaje się słowo „zainteresowanej", ostatnie zaś zdanie w tymże ustępie „właściwej ze względu na miejsce zamieszkania osoby, zamawiającej bilet" skreśla się, a w ustępie trzecim słowa „dwie fotografje, z których jedna" zastępuje się słowami: „fotografję, która", a słowa „(p.5)" słowami „(p. 4)";

c) w punkcie 5 (według nowej numeracji 4) słowa „(p. 4)" zastępuje się słowami „(p. 3)";

d) w punkcie 6 (według nowej numeracji 5) po słowie „miejscu" dodaje się słowa „pełnem imieniem i nazwiskiem";

e) w punkcie 7 (według nowej numeracji 6) dodaje się nowy ustęp „Po upływie okresu ważności bilet należy zwrócić kolei".

3) W tymże dziale I i rozdziale C (1), w „Postanowieniach szczegółowych":

a) punkt 2 otrzymuje brzmienie następujące:

„2. Bilety odcinkowe uprawniają do przejazdów we wszystkich pociągach osobowych i mieszanych, objętych rozkładem jazdy.

Przejazd za biletami odcinkowemi w wagonach klasy wyższej jest dozwolony za każdorazową dopłatą różnicy cen odnośnych biletów na przejazd jednorazowy, obliczonej według postanowień, zawartych w dziale I, rozdziale B taryfy niniejszej.

Przejazd za biletami odcinkowemi w pociągach pośpiesznych jest dozwolony za uiszczeniem normalnej ceny biletu dodatkowego na pociąg pośpieszny odnośnej klasy, niezależnie od postanowień działu I, rozdziału B taryfy niniejszej.

Kolej może ze względów ruchowych wprowadzić pewne ograniczenia, dotyczące używania niektórych pociągów pośpiesznych.

Przejazd w wagonach klasy wyższej lub w pociągu droższym za biletami tygodniowemi klasy IV nie jest dozwolony nawet za dopłatą.";

b) punkt 4 otrzymuje brzmienie następujące:

„4. Bilety odcinkowe uprawniają do dowolnej ilości przejazdów drogą najkrótszą między wszystkiemi stacjami, leżącemi na odcinku, na który opiewa bilet.";

c) punkt 8 uzupełnia się nowym ustępem o brzmieniu następującem:

„Przejazd za biletem okręgowym w wagonie klasy wyższej pociągu osobowego jest dozwolony za dopłatą różnicy cen odnośnych biletów na przejazd jednorazowy pociągami osobowemi, niezależnie od postanowień działu I, rozdziału B taryfy niniejszej.

Przejazd pociągiem pośpiesznym w wagonie klasy wyższej jest dozwolony za dopłatą różnicy cen odnośnych biletów na przejazd jednorazowy, obliczonej według postanowień, zawartych w dziale I, rozdziale B taryfy niniejszej."

4) W tymże dziale I, rozdziale D—I „Na przejazdy do szkół":

a) w punkcie 1, ustępie pierwszym skreśla się słowa „pociągów osobowych i mieszanych", w ustępie a) po słowie „zpowrotem" dodaje się słowa „pociągami osobowemi, mieszanemi i pośpiesznemi", w ustępie b) po słowie „przejazdach" dodaje się słowa „pociągami osobowemi i mieszanemi", ustęp czwarty od słów „W razie" do słowa „pośpieszny" włącznie skreśla się, a po ustępie ostatnim dodaje się nowe ustępy o brzmieniu następującem:

„W razie przejścia z biletem ulgowym na przejazd jednorazowy do klasy wyższej lub do pociągu droższego uiszcza się różnicę cen odnośnych biletów, obliczonych według taryfy normalnej (dział I, rozdz. B taryfy niniejszej).

Przejazd za ulgowym biletem miesięcznym w wagonie klasy wyższej pociągów osobowych lub mieszanych jest dozwolony za uiszczeniem różnicy cen odnośnych biletów na przejazd jednorazowy, obliczonych według taryfy normalnej (dział I, rozdział B taryfy niniejszej).

Przejazd za ulgowym biletem miesięcznym w pociągu pośpiesznym jest dozwolony za uiszczeniem połowy normalnej ceny biletu dodatkowego na pociąg pośpieszny odnośnej klasy na przejazd jednorazowy."

5) W tymże dziale I i rozdziale D—I, w punkcie 10, we wzorze zaświadczenia, po słowie „osobowego" dodaje się słowa „lub pośpiesznego", a po słowie „osobowym" dodaje się słowa „lub pośpiesznym".

6) W tymże dziale I tytuł rozdziału D—II otrzymuje brzmienie:

„II. Na wycieczki szkolne i przejazdy na kolonje".

7) W tymże dziale I i rozdziale D—II:

a) punkt 2 otrzymuje brzmienie:

„Dla uczniów w wieku poniżej lat 10 wydaje się bilety za opłatą 1/4 taryfy normalnej (75 % zniżki) z zaokrągleniem cen biletów ulgowych klasy III do najbliższej liczby wzwyż, podzielnej przez 10. W klasie II ceny biletów są 1½ raza wyższe, niż w klasie III.";

b) w punkcie 7 ustęp d) otrzymuje brzmienie następujące:

„d) dzieciom, wysyłanym na kolonje, oraz towarzyszącemu im personelowi nadzorczemu, przyczem 10 kg bagażu na osobę przewozi się za połowę taryfy normalnej; dyrekcja kolejowa może zezwolić na przewóz jako bagaż za normalną opłatą według taryfy bagażowej reszty bagażu, innych przedmiotów i artykułów spożywczych, niezbędnych dla kolonji w ilości, jaką każdorazowo ustali na podstawie złożonego jej podania";

c) punkt 8 otrzymuje brzmienie następujące:

„8. Przy wycieczkach, wymienionych w punkcie 1 i w punkcie 7, przejście do klasy wyższej i do pociągu droższego nie jest dozwolone.

Dyrekcje kolejowe mogą jednak, zależnie od warunków ruchowo-technicznych, zezwolić na przejazd ulgowy w klasie II jak również w pociągach pośpiesznych za opłatą połowy taryfy normalnej."

8) W tymże dziale I, rozdziale D—III, w „Uwadze wstępnej":

a) w punkcie 1 skreśla się słowo „wszelki", a słowa „a mianowicie" zastępuje się słowem „jako";

b) w punkcie 2 po słowie „werkmajstrzy" dodaje się słowo „majstrzy".

9) W tymże dziale I, rozdziale D—III, w ustępie Aa) „Za biletami tygodniowemi":

a) w punkcie 4 słowa „trzy miesiące" zmienia się na „sześć miesięcy", a słowo „tydzień" zmienia się na „miesiąc";

b) punkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Przerwy podróży oraz przejście do klasy wyższej lub do pociągu droższego nie są dozwolone nawet za dopłatą."

10) W tymże dziale I, rozdziale D—III, w ustępie Ab) „Za biletami powrotnemi", w punkcie 3 słowa „3 miesiące" zmienia się na „sześć miesięcy", a słowa „dwa razy w miesiącu (1 i 15)" zmienia się na „raz w miesiącu".

11) W tymże dziale I, rozdziale D—III, w ustępie B „Przejazdy grup robotników":

a) w punkcie 1 oraz 2 liczbę „30" zmienia się na „25" (czterokrotnie);

b) punkt 3 uzupełnia się zdaniem o brzmieniu następującem:

„Przerwy podróży oraz przejście do klasy wyższej lub do pociągu droższego nie są dozwolone nawet za dopłatą."

12) W tymże dziale I, rozdziale D—III w ustępie C „Przejazd w celu poszukiwania lub objęcia pracy":

a) tytuł tego ustępu zmienia się na „Przejazdy w celu poszukiwania lub objęcia pracy";

b) w punkcie 1 po słowie „pracy" dodaje się słowa „oraz przy powrocie z pracy";

c) punkt 3 uzupełnia się zdaniem o brzmieniu następującem:

„Przerwy podróży oraz przejście do klasy wyższej lub do pociągu droższego nie są dozwolone nawet za dopłatą."

13) W tymże dziale I, rozdział D—V „Dla niezamożnych osób, pokąsanych przez zwierzęta podejrzane o wściekliznę" uzupełnia się punktem 3 o brzmieniu następującem:

„3. Przerwy podróży oraz przejście do klasy wyższej lub do pociągu droższego nie są dozwolone nawet za dopłatą."

14) W tymże dziale I, rozdziale D—VII „Dla inwalidów wojennych" w ustępie A „Dla wszelkich inwalidów", w punkcie 1 po pozycji E) dodaje się zdanie o brzmieniu następującem:

„Przy przejściu do klasy wyższej uiszcza się różnicę cen odnośnych biletów, obliczonych według taryfy normalnej (dział I, rozdz. B taryfy niniejszej)."

15) W tymże dziale I i rozdziale D—VII:

a) ustęp B „Dla inwalidów ociemniałych" uzupełnia się nowym punktem, który otrzymuje numerację 1, o brzmieniu następującem:

„Ociemniałych inwalidów wojennych przy wszelkich przejazdach przewozi się klasą II lub III pociągów osobowych lub mieszanych za połowę normalnej opłaty taryfowej na podstawie umyślnych legitymacyj imiennych wzoru ustalonego.

Przy przejściu do klasy wyższej uiszcza się różnicę cen odnośnych biletów, obliczoną według taryfy normalnej.

W razie przejazdu pociągiem pośpiesznym uiszcza się, oprócz ceny biletu ulgowego na pociąg osobowy lub mieszany, normalną cenę biletu dodatkowego na pociąg pośpieszny." ;

b) w tymże ustępie B punkty 1, 2, i 3 otrzymują numerację odpowiednio 2, 3 i 4, przyczem w punkcie 1 (według nowej numeracji 2) słowa „ustęp A)" skreśla się.

16) W tymże dziale I, rozdziale E „Ulgi taryfowe przy przejazdach grupami do miejsc odpustowych oraz w celach kulturalno-oświatowych, krajoznawczych i sportowych":

a) punkt 1 otrzymuje brzmienie następujące:

„Grupy podróżnych przy przejazdach w wagonach klasy I, II i III do miejsc odpustowych i zpowrotem, oraz w celach kulturalno-oświatowych, krajoznawczych, sportowych i t. p. uiszczają — 3/4 opłat według taryfy normalnej (25 % zniżki) z zaokrągleniem cen biletów ulgowych klasy III do najbliższej liczby wzwyż, podzielnej przez 10. W klasie II ceny biletów są 1½ raza, a w klasie I—2½ raza wyższe, niż w klasie III." ;

b) w punkcie 2 słowa „30 osób" (dwukrotnie) zmienia się na „25 osób" ;

c) w punkcie 4, ustęp drugi otrzymuje brzmienie następujące:

„Dyrekcje kolejowe mogą jednak, zależnie od warunków ruchowo-technicznych, zezwolić na przejazd ulgowy w pociągach pośpiesznych za opłatą 3/4 taryfy normalnej (25 % zniżki).

Przejście całej grupy do klasy wyższej lub do pociągu droższego może być dozwolone, zależnie od warunków miejscowych, za dopłatą różnicy cen odnośnych biletów, obliczonych według taryfy normalnej (dział I rozdz. B taryfy niniejszej).

Przejście do klasy wyższej lub do pociągu droższego, tylko części uczestników danej grupy, nie jest dozwolone nawet za dopłatą.";

d) w punkcie 6 w ustępie pierwszym słowa „pociągiem osobowym lub mieszanym" skreśla się, a po słowach „pobiera się" dodaje się słowa „połowę taryfy normalnej tej klasy i rodzaju pociągu, w którym odbywa się podróż", pozycje zaś a), b) i c) od słów „w wagonach klasy III" do słów „taryfy klasy II" skreśla się, a słowa „zastosowanie ograniczeń, przewidzianych w punkcie 2" zastępuje się słowami „że odległość przejazdu wynosi co najmniej 30 kilometrów" ;

e) w tymże punkcie 6 ustęp ostatni od słów „W razie" do słów „punktu 4" skreśla się ;

f) w punkcie 7 liczbę „300" zmienia się na „225" a liczbę „IV" na „III".

17) W tymże dziale I, rozdziale F „Ulgi taryfowe przy przejeździe powrotnym z uzdrowisk krajowych" punkt I otrzymuje brzmienie następujące:

„1. Osoby, powracające z niżej wymienionych uzdrowisk krajowych, po pobycie w nich w celach odpoczynkowych lub leczniczych, przewozi się klasą I, II i III pociągów osobowych, mieszanych lub pośpiesznych za połowę normalnej opłaty taryfowej.

W razie przejścia do klasy wyższej lub do pociągu droższego uiszcza się różnicę cen biletów odnośnych klas względnie pociągów, obliczonych według taryfy normalnej (dział I, rozdz. B taryfy niniejszej)."

18) W tymże dziale I i rozdziale F, w punkcie 2 ustęp d) uzupełnia się zdaniem „lub nie odbyły wogóle koleją".

Nr. III/Of. 5317/29.

Poz. 111. Taryfa na przewóz osób Poznańską Koleją Elektryczną.

Z dniem 1 czerwca 1929 r. zatwierdza się na Poznańskiej Kolei Elektrycznej następujące opłaty taryfowe:

a) za przejazd jednorazowy w porze dziennej — 25 groszy od osoby i

b) za przejazd jednorazowy w porze nocnej — 40 groszy od osoby.

Nr. III/Of. 5102/29.

Poz. 112. Taryfa towarowa polskich kolei normalnotorowych (część II, III, IV i V), obowiązująca od dnia 1 stycznia 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1927, Nr. 112, poz. 953).

§ 1. W taryfie towarowej polskich kolei normalnotorowych wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

A. W części II „Postanowienia taryfowe" rozdział XXIII „Przewóz w wagonach-lodowniach P. K. P. towarów łatwo ulegających zepsuciu" (punkt 84) otrzymuje brzmienie następujące:

„XXIII. Przewóz w wagonach - lodowniach P. K. P. towarów łatwo ulegających zepsuciu.

84. Przewóz w wagonach-lodowniach towarów łatwo ulegających zepsuciu odbywa się na zasadach niżej podanych.

a) Wagony-lodownie przeznaczone są do przewozu towarów łatwo ulegających zepsuciu, jak: mięsa świeżego, drobiu bitego, zwierzyny (dziczyzny), ryb, jarzyn i owoców świeżych, roślin i kwiatów żywych, jaj, nabiału, drożdży i t. p. w przesyłkach pośpiesznych drobnych oraz w przesyłkach zwyczajnych lub pośpiesznych pół i całowagonowych.

Przesyłki drobne przewozi się w wagonach-lodowniach, kursujących w przeznaczonych do tego pociągach. Pociągi te winny być podane do publicznej wiadomości z wskazaniem nazw towarów, dla których są wyznaczone wagony, kursujące w tych pociągach.

Przesyłki pół i całowagonowe przyjmuje się do przewozu tylko na podstawie uprzednich zamówień tych wagonów. Zamówienia uwzględnia kolej w miarę możności.

Napełnianie i dopełnianie wagonów lodowni lodem uskutecznia kolej na żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym lub w osobnem zgłoszeniu pisemnem. Przy przesyłkach pół i całowagonowych może kolej zezwolić nadawcy na napełnienie wagonu-lodowni własnym lodem, w tym jednak wypadku także dalsze dopełnianie wagonów lodem w czasie przewozu należy do obowiązku nadawcy.

b) Przewóz w wagonach-lodowniach odbywa się na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym lub w osobnem zgłoszeniu pisemnem.

c) Kolej przyjmuje przesyłki drobne do przewozu w wagonach-lodowniach tylko w miarę możności. W razie niemożności wysłania przesyłek takich, już przyjętych do przewozu, kolej stawia je niezwłocznie do dyspozycji nadawcy. Nadawca powinien w liście przewozowym oraz jego wtórniku wyrazić swą zgodę na przyjęcie przesyłki z powrotem lub na wysłanie jej w zwykłym wagonie towarowym.

d) Ustalanie wagi przesyłek przez kolej odbywa się bez względu na ogólną wagę przesyłki na wadze magazynowej.

e) Załadowanie i wyładowanie przesyłek pół i całowagonowych wszystkich towarów łatwo ulegających zepsuciu oraz drobnych przesyłek mleka i drożdży, przewożonych w wagonach-lodowniach jest obowiązkiem nadawcy, względnie odbiorcy.

f) Wagony-lodownie, zaopatrzone w lód kolei, kolej podstawia dla naładunku przesyłek pół i całowagonowych na 5 godzin, a wagony-lodownie, do których lód ma dostarczyć nadawca, kolej podstawia na 7 godzin przed odejściem pociągu, którym wagony - lodownie są wysyłane.

Przesyłki drobne mleka i drożdży na stacjach wyjścia wagonów-lodowni nadawcy mogą ładować nie wcześniej, jak na dwie godziny przed wysłaniem wagonu-lodowni. Załadowanie przesyłek drobnych na stacjach pośrednich powinno być uskutecznione w czasie postoju pociągu, ustalonego rozkładem jazdy.

Załadowanie przesyłek pół i całowagonowych powinno być ukończone przez nadawcę nie później, niż na dwie godziny przed odejściem danego pociągu.

W razie przekroczenia terminu załadowania przesyłek pół i całowagonowych, ustanowionego niniejszym punktem f), nadawca opłaca postojowe według norm, wskazanych niżej w punkcie l) za jedną dobę.

g) Odbiorca ma prawo żądać wydania mu przesyłki zaraz po jej przybyciu do stacji przeznaczenia z uwzględnieniem jednak czasu potrzebnego na załatwienie czynności przygotowawczych do odbioru.

Jeżeli po przybyciu pociągu odbiorca nie zgłosi się po przesyłkę, kolej zawiadamia odbiorcę telefonicznie, albo przez posłańca o przybyciu przesyłki, za co pobiera opłaty, wskazane w wykazie opłat dodatkowych (część II Tar. tow.).

Przesyłki, przybyłe do końcowej stacji biegu wagonów-lodowni, o ile ich wyładowanie w myśl ogólnych postanowień taryfowych, względnie postanowień niniejszych jest obowiązkiem odbiorcy, powinny być przez odbiorcę wyładowane i zabrane w ciągu 4 godzin od chwili przygotowania ich do odbioru, natomiast przesyłki drobne, przeznaczone do stacji pośredniej, których wyładowanie należy do obowiązku odbiorcy, winny być wyładowane przez odbiorcę w czasie postoju pociągu, ustalonego rozkładem jazdy.

W razie przekroczenia terminu wyładowania i zabrania przesyłek, kolej ma prawo wyładować przesyłki, względnie oddać je na skład, na koszt i odpowiedzialność właściciela przesyłki. Oprócz tego przysługuje kolei prawo sprzedania takiej przesyłki zgodnie z p. 7 — a) § 24 R. P. T.

h) Dodatkowe zlecenia nadawcy (§ 21 R. P. T.) nie mogą dotyczyć wstrzymania przesyłek w drodze, wydania na stacji pośredniej, skierowania do stacji, leżącej za stacją przeznacznia lub na linji bocznej, wreszcie zwrotu przesyłki na stację nadawczą. Również niedopuszczalne jest przeekspedjowanie takich przesyłek.

i) Za zepsucie się towaru, kolej odpowiada tylko w wypadkach udowodnienia jej winy. W razie wyczerpania się zapasu lodu w składach kolejowych, kolei służy prawo odwołania obowiązku napełniania wagonów-lodowni lodem po uprzedniem podaniu do wiadomości w terminie siedmiodniowym.

j) Przewoźne za towary, przewożone w wagonach-lodowniach na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym lub w osobnem zgłoszeniu pisemnem, oblicza się według klas taryfowych, ustanowionych dla przewozu danych towarów i według zasad ogólnych obliczania przewoźnego za przesyłki drobne, pół i całowagonowe z podwyższeniem następującem:

1) jeżeli lodu dostarcza kolej — 20 %,
2) jeżeli lodu kolej nie dostarcza — 10 %.

Powyższy sposób obliczania przewoźnego stosuje się także do przesyłek, przybywających z zagranicy w wagonach-lodowniach, o ile w liście przewozowym nie zamieszczono żądania przeładowania przesyłki na stacji granicznej do wagonu zwykłego.

W razie użycia wagonu-lodowni P. K. P., za zgodą kolei, poza granicami Państwa, pobiera się oprócz podanych wyżej opłat za odległość kolei polskich:

1) opłatę za użycie wagonu w wysokości 11 gr od wagonu i kilometra za odległość przewozu od granicy Państwa do zagranicznej stacji przeznaczenia;
2) opłatę za lód pozostały w zbiornikach wagonu-lodowni i przekazany na stacji granicznej w wysokości 3 zł za każde 100 kg. Opłatę tę pobiera się tylko w tych wypadkach, gdy lód był dostarczony przez kolej.

k) Przesyłki pośpieszne pół i całowagonowe, przewożone w wagonach-lodowniach, mogą być na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym, przewiezione przez kolej pociągiem osobowym, ale tylko na całej odległości przewozu przesyłki; przewoźne za taki przewóz oblicza się według zasad podanych wyżej z dalszem podwyższeniem o 25 %.

Podwyższenie przewoźnego o 25 % stosuje się również przy przewozie przesyłek drobnych w wagonach lodowniach pociągami osobowemi.

l) Postojowe za wagony-lodownie, po upływie ulgowych terminów ustanowionych punktami f) i g), wynosi za każdą rozpoczętą dobę:

(1) jeżeli lodu dostarcza kolej — 48 zł,
(2) jeżeli lodu kolej nie dostarcza — 24 zł.

Przy zamawianiu wagonów-lodowni przez nadawców, kolej pobiera kaucję w wysokości powyżej wskazanego postojowego za jedną dobę. W razie odwołania przez nadawcę zamówienia wagonu-lodowni, kaucja, pobrana przez kolej, nie podlega zwrotowi".

B. W części V „Taryfy wyjątkowe" (Dz. T. i Z. K. z r. 1928, Nr. 12, poz. 91):

1) W uwadze do działu B „Taryfy wyjątkowe wywozowe, przywozowe i tranzytowe" po słowach: „Olivaer Tor" dodaje się: „Danzig Troyl".

2) W taryfie wyjątkowej Nr. 24 na przewóz fosforytów krajowych, w punk. 1 „Obszar ważności" po słowach: „do stacji Chorzów" dodaje się słowa: „lub Tarnów".

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 maja 1929 r.

Nr. III/Tk. 5464/29.

Poz. 113. Otwarcie tymczasowego ruchu i zatwierdzenie taryf na prywatnej kolei Warszawa Młocińska—Łomianki.

§ 1. Na prywatnej normalnotorowej kolei Warszawa Młocińska—Łomianki budowanej przez spółkę akcyjną pod nazwą: „Kolej Elektryczna Warszawa—Młociny—Modlin, Sp. Akc.", otwarty zostaje z dniem 15 maja 1929 r. ruch tymczasowy dla użytku publicznego tylko w komunikacji miejscowej tej kolei przy pomocy trakcji elektrycznej i parowej.

§ 2. Dla przewozu osób i towarów w ruchu tymczasowym kolei Warszawa Młocińska—Łomianki niniejszem zatwierdza się taryfy następujące:

DZIAŁ A.

Tymczasowa Taryfa osobowa i bagażowa kolei Warszawa Młocińska—Łomianki.

Część I.

Regulamin przewozu osób i bagażu na kolejach żelaznych.

Przewóz osób, psów i bagażu koleją Warszawa Młocińska—Łomianki odbywa się tylko w komunikacji miejscowej tej kolei na zasadzie „Regulaminu przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspre-

sowych na kolejach żelaznych" (Dz. U. R. P. z. r. 1928 Nr. 89, poz. 783) wraz z ewentualnemi następnemi zmianami i uzupełnieniami, oraz z odchyleniami od tegoż Regulaminu, wprowadzonemi rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1929 r., ogłoszonem w Dzienniku Ustaw R. P. z 1929 r. Nr. 31, poz. 302, przy jego stosowaniu w ruchu tymczasowym na kolei Warszawa Młocińska —Łomianki.

Część II.

Postanowienia taryfowe.

A. Przewóz osób.

1. Przewóz osób odbywa się pomiędzy przystankami: Warszawa Młocińska, Słodowiec, Zdobycz Robotnicza, Bielany, Młociny, Pancerz i Łomianki.

2. Opłaty za przewóz osób oblicza się według następujących sekcyj taryfowych:

Nr. sekcji	Określenie sekcji taryfowej	Długość sekcji km.
I	Warszawa Młocińska—Słodowiec	3
II	Słodowiec—Zdobycz Robotnicza—Bielany.	3
III	Bielany—Młociny—Pancerz	4
IV	Pancerz—Łomianki......................	3

3. Cena biletu za każdą sekcję taryfową wynosi: według taryfy normalnej 20 groszy, a według taryfy ulgowej 10 groszy.

W komunikacji pomiędzy przystankami Warszawa Młocińska i Zdobycz Robotnicza cena biletu normalnego wynosi 30 gr, a ulgowego 15 gr.

4. Z 50% ulgi w opłatach przy przejeździe za biletami jednorazowemi korzystają, oprócz dzieci (§ 7 R. P. O.), wychowańcy wszelkich zakładów naukowych bez różnicy płci i wieku na podstawie matrykuł szkolnych, poświadczonych przez Dyrekcję Kolei Elektrycznej Warszawa Młocińska —Łomianki.

5. Dyrekcja pomienionej kolei w miarę potrzeby i uznania wprowadza imienne bilety miesięczne z fotografją.

Bilet miesięczny uprawnia osobę w nim wymienioną do nieograniczonej ilości przejazdów w ciągu miesiąca kalendarzowego pomiędzy dwoma wyszczególnionemi w bilecie przystankami.

Cena biletu miesięcznego wynosi 48-krotną cenę odnośnego biletu normalnego na przejazd jednorazowy.

Wychowańcy (wychowanice) bez różnicy wieku wszelkich zakładów naukowych otrzymują ulgowe bilety miesięczne za opłatą 2/3 ceny normalnego biletu miesięcznego odnośnej relacji na podstawie matrykuł szkolnych, poświadczonych przez Dyrekcję kolei elektrycznej.

B. Przewóz psów.

Za przewóz psów pobiera się opłaty, ustalone za przewóz osób według taryfy normalnej (rozdział A, punkt 3 postanowień niniejszych).

C. Przewóz bagażu ręcznego.

Za bagaż ręczny, oprócz dozwolonego do przewozu bezpłatnie (§ 15, punkt 2 R. P. O.), pobiera się za każdą sztukę opłatę w wysokości ceny odnośnego biletu normalnego na przejazd (rozdz. A, p. 3 postanowień niniejszych).

DZIAŁ B.

Tymczasowa taryfa towarowa kolei Warszawa Młocińska — Łomianki.

Część I.

Przewóz przesyłek towarowych koleją Warszawa Młocińska — Łomianki odbywa się tylko w komunikacji miejscowej tej kolei na zasadzie „Regulaminu przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych" (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 89, poz. 783) wraz z ewentualnemi następnemi zmia-

nami i uzupełnieniami, oraz z odchyleniami od tegoż Regulaminu, wprowadzonemi rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1929 r., ogłoszonem w Dzienniku Ustaw R. P. z 1929 r. Nr. 31, poz. 302, przy jego stosowaniu w ruchu tymczasowym na kolei Warszawa Młocińska — Łomianki.

Część II.

Postanowienia taryfowe.

1. Przewóz towarów odbywa się tylko w zwyczajnych przesyłkach całowagonowych na podstawie każdorazowej umowy nadawcy z koleją Warszawa Młocińska —Łomianki.

2. Wagony należy zamawiać pisemnie na stacji Warszawa Młocińska względnie Łomianki nie później, niż na 24 godziny przed dostarczeniem przesyłki do przewozu. Żądanie podstawienia wagonu w inny sposób (ustnie, telefonicznie, telegraficznie i t. p.), należy uzupełnić zamówieniem pisemnem, opatrzonem w datę i podpis zamawiającego.

W zamówieniu należy wskazać ilość i rodzaj zamawianych wagonów (kryte, niekryte, węglarki, platformy, wagony piętrowe i t. p.). Od każdego zamówionego wagonu pobiera się kaucję w wysokości postojowego za jedną dobę.

3. Opłatę za przewóz wagonu ładownego od stacji Warszawa Młocińska do miejsca wyładowania, lub od miejsca naładowania do stacji Warszawa Młocińska, lub też pomiędzy miejscami naładowania i wyładowania w obrębie linji Warszawa Młocińska — Łomianki, oblicza się za rzeczywistą odległość z zaokrągleniem do pełnych kilometrów w wysokości następującej:

a) od wagonu o ładowności 15.000 kg lub niżej:

Za odległość do	Złotych za wagon 15 tonn lub niżej
2 km	12
3 „	18
4 „	24
5 „	30
6 „	35
7 „	40
8 „	45
9 „	50
10 „	55
11 „	59
12 „	63
13 „	67

b) od wagonu o ładowności powyżej 15 tonn opłaty powyższe pobiera się z podwyższeniem o 1/3 tych opłat za każde następne 5 tonn ponad 15 tonn.

4. Pozatem Zarząd kolei ma prawo opłaty powyższe przy przesyłkach powyżej jednego wagonu zniżać:

0 30 %—przy przewozie towarów następujących: cegły, dachówek, dren i rur glinianych niepolewanych, wapna, kamieni surowych, łupanych, kruszonych, nieobrobionych, tłucznia, (szabru, szutru), piasku, żwiru, ziemi i gliny surowej, nawozów naturalnych i sztucznych krajowych, złomu żelaznego, drzewa opałowego;

o 20 %—przy przewozie towarów następujących: węgla kamiennego, ziemniaków, siana, słomy, soli technicznej, drzewa nieobrobionego;

o 10 %—przy przewozie towarów następujących: zboża w ziarnie, mąki, otrąb, nawozów sztucznych zagranicznych, szmat starych, cementu, betonu, smoły węglowej lub z gazu wodnego.

5. Załadowania przesyłek dokonywa nadawca, wyładowania—odbiorca towaru.

6. Czynności ładunkowe powinny być wykonane przez nadawcę, względnie odbiorcę, w terminie ustalonym na normalnotorowych kolejach państwowych. W razie przekroczenia tych terminów, kolej pobiera opłaty za przetrzymanie wagonu (postojowe) w wysokości następującej:

1) za wagony, oprócz wagonów 30-tonnowych i wyżej:
   a) za rozpoczętą pierwszą dobę (24 godziny) po upływie terminu wolnego od postojowego i za jeden wagon . . . . 12 zł,
   b) za rozpoczętą drugą dobę i jeden wagon . . . . 12 zł,
   c) za rozpoczętą trzecią i każdą następną dobę i jeden wagon . . . . . . 18 zł;

2) za przetrzymanie wagonów 30-tonnowych i wyżej, za przetrzymanie dwóch połączonych platform oraz wagonów - kotłów (cystern), używanych do przewozu ropy naftowej i jej przetworów, opłaty powyższe pobiera się z podwyższeniem o 50 %.

7. Środków do umocowania przesyłek oraz przyborów, potrzebnych do załadowania, np. klinów, desek, gwoździ, klamer, belek, i t. p., obowiązany jest dostarczyć nadawca.

8. Nadawcy służy prawo wyznaczenia dozorcy, towarzyszącego ładunkowi, za przejazd którego kolej osobnej opłaty nie pobiera.

9. Za przechowanie przesyłek na rampach, placach składowych i t. p., kolej pobiera za każdą rozpoczętą dobę po 3 grosze od każdych 100 kg ładowności wagonu, użytego do przewozu danej przesyłki.

§ 3. Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 15 czerwca 1925 r. o otwarciu tymczasowego ruchu osobowego i towarowego oraz ustaleniu taryf przewozowych na odcinku Warszawa — Łomianki normalnotorowej kolei elektrycznej Warszawa — Młociny — Modlin, budowanej przez spółkę akcyjną, ogłoszone w Dzienniku Ustaw R. P. z dnia 25 czerwca 1925 r. Nr. 62 pod pozycją 440.

Nr. III/Tk. 354/29.

Poz. 114. Taryfa na przewóz osób i bagażu pomiędzy stacjami angielskiemi i holenderskiemi z jednej strony a stacjami polskich kolei państwowych, położonemi w Polsce oraz na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, jak również pomiędzy stacjami litewskiemi, łotewskiemi i estońskiemi z drugiej strony, obowiązująca od dnia 1 grudnia 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 29 listopada 1928 r. Nr. 17 poz. 136).

Z dniem 15 maja 1929 r. wchodzi w życie dodatek I do wymienionej powyżej taryfy, zawierający zmiany i uzupełnienia części II.

Egzemplarze wspomnianego dodatku I, stanowiące załącznik do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych są do nabycia w Administracji tegoż Dziennika oraz we wszystkich Dyrekcjach Polskich Kolei Państwowych po cenie 0,65 złotego za egzemplarz.

Nr. III/Os. 5419/29.

Poz. 115. Taryfa Międzynarodowa na przewóz osób i bagażu pomiędzy Anglją, Francją i Belgją z jednej strony a Polską, Litwą, Łotwą i Estonją z drugiej strony, zeszyt II, obowiązujący od dnia 15 listopada 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z dnia 14 listopada 1928 r. Nr. 16, poz. 121).

Z dniem 20 maja 1929 r. wchodzi w życie dodatek II do zeszytu II wymienionej taryfy, zawierający:

1) uzupełnienia i zmiany w tabeli relacyj stacyjnych, w których są wydawane bilety, oraz w drogach przejazdu linjami polskiemi;

2) zmiany w tabelach opłat: B 1 za tranzytowe linje niemieckie i holendersko-niemieckie oraz B 2 za linje polskie.

Egzemplarze wspomnianego dodatku II, stanowiącego załącznik do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, są do nabycia w Administracji tegoż Dziennika oraz we wszystkich Dyrekcjach Polskich Kolei Państwowych po cenie 0.35 złotego za egzemplarz.

Nr III/Os. 5680/29.

Poz. 116. Austrjacko-Polski Związek Kolejowy. Międzynarodowa związkowa taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego.

W taryfie powyższej, obowiązującej od dnia 1 maja 1929 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1929 Nr. 20, poz. 93), zmienia się z dniem 15 maja 1929 r. nazwę stacji „Lochau", zamieszczonej na str. 70, 71, 72, 73 i 160 tej taryfy, na „Lochau—Hörbranz".

Nr. III/A.5228/29.

Poz. 117. Austrjacko-Polski Związek Kolejowy. Międzynarodowa Związkowa Taryfa towarowa na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego.

W taryfie powyższej, obowiązującej od dnia 1 maja 1929 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1929 Nr. 20, poz. 93), wprowadza się z dniem ogłoszenia, o ile zaś zawierają podwyższenie opłat przewozowych z dniem 1 czerwca 1929 r. zmiany i uzupełnienia następujące:

1) na str. 20 przy nazwie „Kopalnia Reden" dodaje się „I" zamieszczając jednocześnie w porządku alfabetycznym:

„Kopalnia Reden II | Kopalnia Zagórze | W | 35 |"

2) na str. 46 — 49 przy nazwie stacji „Gaweinstal" podwyższa się opłaty przewozowe zamieszczone w grupach 1 — 54 o 21 groszy,

3) na str. 138 przy nazwie stacji „Freistadt in Oberoesterreich" zastępuje się opłaty przewozowe następującemi:

325	320	331	333	331	328	331	333	331

4) na str. 144 przy nazwie stacji „Perchtolsdorf" zastępuje się opłaty przewozowe następującemi:

314	306	320	322	320	317	320	322	320

5) na str. 150 zamieszcza się stację Zwettl z odnośnemi opłatami przewozowemi:

Zwettl	Z Z (BB)	a	360	351	366	368	366	363	366	368	366

Nr. III/A. 5540/29.

Poz. 118. Polsko-Rumuński Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część I oraz część II, zeszyt 1, 2 i 3, obowiązująca od dnia 15 lipca 1928 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1928, Nr. 2, poz. 12).

Z dniem 15 maja 1929 r. wchodzą w życie:

1) Dodatek III do taryfy towarowej, część I, dla komunikacji związkowej pomiędzy stacjami polskich kolei państwowych (łącznie ze stacjami położonemi na obszarze W. M. Gdańska) z jednej strony, a stacjami rumuńskich kolei żelaznych z drugiej strony, obowiązującej od dnia 15 lipca 1928 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1928, Nr. 2, poz. 12).

2) Dodatek IV do taryfy towarowej, część II, zeszyt 1, na przewóz towarów pomiędzy stacjami kolei polskich (łącznie ze stacjami położonemi na obszarze W. M. Gdańska) z jednej strony, a stacjami kolei rumuńskich z drugiej strony, obowiązującej od dnia 15 lipca 1928 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1928, Nr. 2, poz. 12).

3) Dodatek IV do taryfy towarowej, część II, zeszyt 2, na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowemi Danzig (Gdańsk) i Gdynia z jednej strony a stacjami rumuńskiemi z drugiej strony, obowiązującej od dnia 15 lipca 1928 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1928, Nr. 2, poz. 12).

4) Dodatek II do taryfy towarowej, część II, zeszyt 3, na przewóz węgla mineralnego i koksu w przesyłkach zwyczajnych od stacyj polskich kolei państwowych (ładowni względnie stacyj kopalnianych oraz koksowni) do stacyj rumuńskich kolei żelaznych przy przejściu bezpośredniem, obowiązującej od dnia 15 lipca 1928 r. (Dz. T. i Z. K. z r. 1928, Nr. 2, poz. 12).

Egzemplarze tych dodatków, stanowiących załączniki do niniejszego numeru Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, są do nabycia w Administracji tegoż Dziennika oraz we wszystkich Dyrekcjach Polskich Kolei Państwowych po cenie na nich oznaczonej.

Nr. III/R. 4495/29.

Poz. 119. Taryfa na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska, część II (taryfa łamana), obowiązująca od dnia 1 maja 1929 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1929, Nr. 21, poz. 109).

W związku z zmianami w zaliczeniu niektórych linji kolei Z. S. R. R. do poszczególnych Zarządów oraz przemianowaniem niektórych stacyj tych kolei, w „Spisie" stacyj kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad, włączonych do części II taryfy (taryfa łamana), według Zarządów Kolejowych" (załącznik 1a) wprowadza się z ważnością od dnia ogłoszenia następujące zmiany i uzupełnienia:

na str. 7-ej pod punktem 1-ym: „Koleje Donieckie", nazwę stacji „Rostow tow. Don", zastępuje się nazwą „Rostow biereg";

na str. 8-ej: pod punktem 5-ym: „Koleje Zachodnie", skreśla się nazwy stacyj: „Mińsk, Mińsk gorod, Orsza Zapad. i Radoszkowiczy";

pod punktem 6-ym: „Kolej Moskiewsko-Białorusko-Baltycka", skreśla się nazwy stacyj: „Bołwa, Briansk Witebskij, Karaczew, Naryszkino, Orioł gorod, Orioł tow. Witebskiej", włącza natomiast nazwę stacji: „Radoszkowiczy";
pod punktem 7-ym: „Kolej Moskiewsko-Kazańska", nazwę stacji „Czernoje Oziero" zastępuje się nazwą: „Szatura";
na stronach 8—9-ej pod punktem: „Kolej Moskiewsko-Kij.-Woroneżska", skreśla się nazwy stacyj: „Czeremissinowo, Darnica, Kastornaja, Kijew II, Kołpny, Kosorża, Kszeń, Liwny, Łaczynowo, Szczygry",
włącza natomiast nazwy stacyj: „Bołwa, Briansk Moskow.-Kijew. -Woroneżskiej, Karaczew, Naryszkino, Orioł, Orioł gorod";
na stronie 9-ej pod punktem 11-ym: „Kolej Omska", skreśla się nazwę stacji „Tiumeń";
pod punktem 12-ym: „Kolej Permska", włącza się nazwę stacji „Tiumeń";
na stronie 10-ej pod punktem 16-ym: „Koleje Północno-Zachodnie", skreśla się nazwę stacji: „Witebsk tow.", a nazwę stacji: „Nowgorod" zastępuje nazwą: „Nowgorod na Wołchowie";
na stronie 10—11-ej pod punktem 17-ym: „Koleje Północno-Kaukaskie", włącza się nazwę stacji: „Nachiczewań Don" i zastępuje,

nazwę st.	Pietrowsk Port	nazwą	„Machacz Kała II",
„ „	Rostow Don	„	„Rostow Gławnyj",
„ „	Temir Chan-Szura	„	„Bujnaks",
„ „	Torgowaja	„	„Salsk";

na stronie 11-ej pod punktem 22-im: „Koleje Południowo-Wschodnie", skreśla się nazwy stacyj: „Nachiczewań Donskoj" i „Orioł" tow.", włącza się nazwy stacyj: „Czeremissinowo, Kołpny, Kosorża, Kurbatowo, Kszeń, Kastornaja, Liwny, Łaczynowo, Szczygry, Woroneż II" i zastępuje:

nazwę st.	Jewstratowka	nazwą	„Rossosz"
„ „	Rossosznoje	„	„Krasnaja Zarja".
„ „	Rostow Don	„	„Rostow tow.";

na stronie 12-ej pod punktem 23-im: „Koleje Południowo-Zachodnie", włącza się nazwy stacyj: „Darnica" i „Kijew II".

Jednocześnie na str. 8-ej taryfy w tymże załączniku 1a) punkt 8-y „Kolej Moskiewsko-Kijowsko-Woroneżska" uzupełnia się nazwami stacyj: „Batagowo" i „Siniezierki", a punkt 9-y „Kolej Moskiewsko-Kurska" — nazwą stacji „Moskwa gorod Otdielenje pri Gostorgie".

Powyższe zmiany i uzupełnienia dotyczą jednocześnie „Spisu alfabetycznego stacyj kolei Z. S. R. R., włączonych do części II Taryfy" (załącznik 1b), który jednocześnie uzupełnia się nazwą stacji: „Skwira kolei Południowo-Zachodnich".

Nr. III/Ws. 5079/29.

Poz. 120. Taryfa na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar W. M. Gdańska, obowiązująca od 1 maja 1929 r. (Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych z r. 1929, Nr. 21, poz. 109).

Z dniem ogłoszenia niniejszego rozporządzenia wprowadza się do wyżej wymienionej taryfy następujące zmiany i uzupełnienia:

W części I taryfy:

1) Na stronie 7-ej w rozdziale: „B. Przeładunek i zmiana zestawów kołowych (przewóz bez przeładunku). Opłaty za przeładunek i zmianę zestawów kołowych", w punkcie 3-im zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie następujące:

„W razie, gdy na stacjach na których zmienia się szerokość toru, zażądana przez nadawcę w liście przewozowym zmiana zestawów kołowych nie jest natychmiast możliwa, wagony......." i dalej jak dotychczas.

2) Punk. 5 tegoż rozdziału B uzupełnia się przez dodanie nowego ustępu o treści następującej:

„O istnieniu takiego porozumienia nadawca winien uczynić wzmiankę w liście przewozowym."

W części II taryfy:

Na stronie 6 w rozdziale III „Przepisy o wysyłaniu towarów do i od stacyj kolei Z.S.R.R., nie wymienionych w załączniku I", w podtytule „B. Kierunek Z. S. R. R. — Niemcy", w wierszu pierwszym punktu 4-go skreśla się wyraz „Częściowe", wobec czego punkt ten otrzymuje brzmienie:

„4. Frankowanie należności przewozowych i obciążanie przesyłek zaliczeniami nie są dopuszczone".

Nr. III/Ws. 5356/29.

Minister Komunikacji: *Kühn*

B. OBWIESZCZENIA.

Polskie Koleje Państwowe.

1) W sprawie podwyższenia opłat za przetrzymanie wagonów (postojowe) na stacji Kamińsk.

Z powodu nagromadzenia się wagonów z przesyłkami drzewa na stacji Kamińsk, zagrażającego zatarasowaniem się stacji, Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie na mocy § 16 p. 43 części I Taryfy Towarowej Kolei Żelaznych zarządziła z dniem 27 kwietnia 1929 r., aż do odwołania, podwyższenie opłat za przetrzymanie wagonów (postojowe) z przesyłkami drzewa na stacji Kamińsk do trzykrotnej wysokości.

Zarządzenie to Minister Komunikacji zatwierdził w dniu 29 kwietnia 1929 r.

Nr. IV/6810/13.

---

2) W sprawie podwyższenia składowego w magazynach kolejowo-celnych na stacji Warszawa Gdańska.

Z powodu przepełnienia magazynów kolejowo-celnych na stacji Warszawa Gdańska Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie na mocy § 16 p. 43 części I Taryfy Towarowej Kolei Żelaznych zarządziła z dniem 26 kwietnia 1929 r., aż do odwołania, podwyższenie opłat za przechowanie przesyłek w wyżej wymienionych magazynach do jednego złotego za 100 kg i każdą rozpoczętą dobę po upływie 10 dni poza ulgowym terminem przechowania.

Zarządzenie to Minister Komunikacji zatwierdził w dniu 29 kwietnia 1929 r.

Nr. IV/6761/13.

---

3) W sprawie stacyj „Wielka Wieś (Hel)" i „Hallerowo".

Z dniem 15 maja 1929 r. na kilometrze 5,73 linji Puck-Hel otwarta zostaje nowa stacja „Wielka Wieś (Hel)" dla dokonywania wszystkich czynności ekspedycyjnych, z zaopatrzeniem jej w magazyn.

W związku z tem dotychczasową stację Wielka Wieś (Hel), położoną na kilometrze 7,85 tejże linji zmienia się od tegoż dnia na przystanek osobowy o nazwie: „Wielka Wieś (Hel) osob.", otwarty tylko dla ruchu osobowego i bagażowego z opłatą przy kasie; przystanek zaś osobowy „Hallerowo" zamyka się.

Odległości taryfowe od nowej stacji Wielka Wieś (Hel) wynoszą: do Swarzewa — 6 km i do przystanku Wielka Wieś (Hel) osob. — 3 km.

Odnośne zmiany Spisu stacyj i Wykazu odległości taryfowych zamieszczone będą w najbliższych dodatkach do tych podręczników.

Nr. III/Tb./5259/29.

---

4) W sprawie zmiany odległości taryfowej pomiędzy stacjami Żyźniewo i Śniadowo.

Wobec przesunięcia osi stacji „Żyźniewo", odległość taryfową od tej stacji do najbliższej stacji węzłowej „Śniadowo" (Wykaz odległości taryfowych, część Ia, str. 84) zmienia się z dniem ogłoszenia niniejszego z 9 km na 10 km.

Zmiana ta zamieszczona będzie w najbliższym dodatku do Wykazu odległości taryfowych.

Nr. III/Tb./4958/29.

---

5) W sprawie odległości między stacją „Danzig Troyl" i węzłową stacją przetokową „Danzig Rdz".

Ogłoszoną w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 20 z 24/IV 1929 r. obwieszczeniem 2) odległość taryfową stacji „Danzig Troyl" od stacji przetokowej „Danzig Rdz" prostuje się niniejszem na 11 km zamiast ogłoszonej (10 km).

Nr. III/Tb./5215/29.

---

6) W sprawie wznowienia ogólnego ruchu pociągów na odcinku Skrzydlewo-Lubcza wąskotorowej kolei Nowojelnia—Nowogródek—Lubcza.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Wilnie wznowiła z dniem 2 maja 1929 roku ogólny ruch pociągów na odcinku Skrzydlewo-Lubcza wąskotorowej kolei Nowojelnia—Nowogródek—Lubcza wstrzymany 18 grudnia 1928 r.

Nr. IV/7122/13.

---

7) W sprawie kolejowego kursu walut zagranicznych.

Na podstawie § 49 Regulaminu przewozu (Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 89, poz. 783) niniejszem obwieszcza się kolejowe kursy walut zagranicznych, według których przelicza się należności przewozowe, zaliczenia, opłaty dodatkowe lub inne opłaty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia), jak również według których przyjmuje się zapłatę w walucie obcej (kursy przyjmowania), mianowicie:

KOLEJOWY KURS WALUT ZAGRANICZNYCH

(Obowiązuje od 28 lutego 1929 r. aż do odwołania).

1. **Waluty obce** (kursy przeliczenia):

Za 100 marek niemieckich	214,00	zł.
„ „ guldenów gdańskich	174,00	zł.
„ „ koron czeskich	26,70	zł.
„ „ franków szwajcarskich	172,50	zł.
„ „ szylingów austrjackich	126,00	zł.
„ „ pengö węgierskich	156,20	zł.
„ „ lei rumuńskich	5,50	zł.
„ „ lirów włoskich	47,00	zł.
„ „ franków francuskich	35,50	zł.
Za 1 dolar Stanów Zjedn. Am. Półn.	8,90	zł.

2. **Kursy złotego polskiego** (kursy przyjmowania):

Za 100 złotych	47,50	marek niemieckich
„ „ „	58,00	guldenów gdańskich
„ „ „	379,00	koron czeskich
„ „ „	58,50	franków szwajcarskich
„ „ „	80,00	szylingów austrjackich
„ „ „	1850,00	lei rumuńskich
„ „ „	215,00	lirów włoskich
„ „ „	11,25	dolarów Stanów Zjedn. Am. Półn.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 46196

172